TRAITÉ

du 8 décembre 1868

ENTRE

LA GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG

ET LA

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER

DE L'EST DE FRANCE.

Les faits tels qu'ils ont été exposés et les faits tels qu'ils se sont passés.

ARLON

M. Poncin, imprimeur-éditeur, Marché-aux-pommes-de-terre.

1870



TRAITÉ

du 8 décembre 1868

ENTRE

LA GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG

ET LA

SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER

DE L'EST DE FRANCE.

Les faits tels qu'ils ont été exposés et les faits tels qu'ils se sont passés.

ARLON.

M. Poncin, imprimeur-éditeur, Marché-aux-pommes-de-terre.

1870



La cession faite par la Compagnie des chemins de fer du Luxembourg à la Compagnie française de l'Est, de l'exploitation de son réseau pendant un nombre d'années déterminé, quoique conforme à bien des actes de même nature en Belgique, a fait beaucoup de bruit et a donné lieu à diverses accusations contre moi. Je n'entends répondre à celles-ci qu'en rétablissant les faits tels qu'ils se sont passés.

Aussi longtemps que les difficultés qui ont surgi entre la Belgique et la France, à l'occasion du projet de loi proposé par le Gouvernement n'ont pas été aplanies, j'ai gardé le silence; et quand, au début de la dernière session, l'honorable M. Dumortier mêlait cette affaire au débat politique qu'il ouvrait, au nom de la droite, contre le ministère, je n'ai pas cru le moment convenable de m'y engager. Le budget des travaux publics devait me fournir une

occasion naturelle de m'expliquer; la discussion en étant ajournée, je ne crois pas devoir différer plus longtemps les rectifications que j'ai à faire, les éclaircissements que j'ai à donner.

VICTOR TESCH.

Messancy, le 14 juin 1870.



§ Ier.

Les faits.

Voici en quels termes le Conseil d'administration de la Compagnie du Luxembourg exposait, dans son rapport sur l'exercice 1868 (2e semestre), les raisons qui l'avaient engagé à céder à la Compagnie de l'Est français l'exploitation de la ligne du Luxembourg pendant un temps déterminé :

« Les actionnaires savent qu'à la date du 8 décembre dernier, une convention est intervenue pour la prise en exploitation de la ligne du Grand-Luxembourg par la Compagnie de l'Est.

» La déclaration faite par le Gouvernement belge à la Chambre des Représentants, le 11 du même mois, la loi qui fut votée ensuite par la Législature et les difficultés internationales qui s'ensuivirent nous ont empêché, et empêchent encore notre Conseil de soumettre à votre approbation l'arrangement du 8 décembre & de vous faire connaître tous les détails des faits qui le précédèrent. Les explications que nous avons à vous donner ne correspondent pas du tout avec celles qui ont été données par le Gouvernement belge aux Chambres; mais nous pensons qu'il est inopportun d'élever aucune discussion sur ce sujet.

» Le Conseil regretterait extrêmement si quelque parole de sa part pouvait avoir pour effet d'augmenter, si peu que ce soit, les difficultés existantes entre la Belgique et la France.

» Nous nous proposons, à la première occasion, de vous convoquer pour examiner l'arrangement avec la Compagnie de l'Est français, quand notre devoir sera de vous rendre compte de tout ce qui s'est passé. Pour le moment, il suffira d'appeler votre attention sur la lettre de M. Reed, Administrateur délégué de la Compagnie, insérée dans l'*Indépendance belge* du 16 février dernier, dont une traduction est annexée à ce rapport. Nous la croyons entièrement exacte.

» Mais quoique nous soyons d'avis qu'il n'est pas à propos d'entrer dans les détails des négociations de notre Compagnie avec l'Est français, nous croyons utile de faire connaître aux actionnaires les raisons qui ont porté le Conseil à penser que les intérêts de la Compagnie étaient de ne pas prolonger la position isolée qui lui était faite, en se fusionnant avec quelque autre chemin de fer, ou en faisant des arrangements pour l'exploitation de la ligne.

» Dès l'origine, le chemin de fer du Grand-Luxembourg était considéré comme une grande ligne internationale. Il devait servir aux transports de la Belgique & des ports hollandais vers la Suisse, le sud de l'Allemagne, l'est de la France & le Grand-Duché de Luxembourg. La ligne a été entreprise dans ce but, & en réalité, elle était la route la plus courte entre ces points. Ce n'est pas du manque de trafic que la Grande Compagnie du Luxembourg a à se plaindre, mais des combinaisons faites de tous les côtés pour le détourner partiellement ou entièrement par d'autres routes, & par suite des tarifs réduits qui laissent si peu de bénéfices, que si le trafic est partagé par d'autres compagnies, il exigera une quantité innombrable de transports pour obtenir un résultat satisfaisant.

» Depuis la mise en exploitation du railway du Grand-

Luxembourg, deux lignes ont été construites, qui, au moyen d'extensions, de fusions, d'arrangements pour l'exploitation & de tarifs réduits, *tous sanctionnés par le Gouvernement belge*, sont actuellement concurrentes. Ce sont les lignes du Grand-Duché de Luxembourg vers Spa & Liége & des Ardennes françaises, qui s'arrête à Givet, mais qui, au moyen de la ligne du Grand Central Belge (l'est de la Belgique fusionné avec les lignes d'Anvers à Rotterdam, Sambre & Meuse & d'autres encore), traverse Louvain, Anvers & la Hollande.

» Il est important de faire remarquer que la ligne de Givet & celle de Spa sont exploitées par la même Compagnie, celle de l'est de France. Examinons par quelles combinaisons ces deux lignes sont devenues de sérieux concurrents.

Ligne des Ardennes (France).

» Quand la ligne des Ardennes a été concédée, ce n'était certainement pas dans le but d'obtenir le trafic de Longwy, ou de l'est de la France vers la Belgique, pas plus que celui de Charleroi ou des autres parties du Hainaut, vers Longwy, beaucoup moins encore que celui d'Anvers ou de la Hollande. C'était plutôt une ligne stratégique que commerciale; elle était destinée à former avec la ligne du Nord un réseau reliant toutes les villes frontières, toutes les forteresses de la France, depuis Dunkerque à Haguenau, se prolongeant de Thionville vers Bitche, etc., etc. La ligne du Grand-Luxembourg existait ou était en voie de construction & présentait l'avantage de la plus courte distance entre Charleroi, Anvers, la Hollande & l'est de la France, néanmoins la ligne des Ardennes a prouvé qu'elle était une concurrente sérieuse.

» L'Est Belge a construit une ligne dite *de Louvain à Charleroi*: par arrêté du 2 juillet 1860, le Gouvernement belge lui a accordé la concession du prolongement de la ligne de Charleroi à Givet.

» La Compagnie de l'Est français possède un nombre considérable d'actions & plus ou moins contrôle ses opérations par la présence de quelques-uns de ses Administrateurs dans le Conseil d'Administration de la Société de l'Est Belge.

» Par arrêté du 2 juillet 1861, le Gouvernement belge accorda la concession d'un chemin de fer de Louvain à Herenthals par *Aerschot*; et l'engagement pris par l'Est belge d'exploiter cette ligne fut accepté & ratifié par le même arrêté.

» Par arrêté royal du 9 janvier 1863, le Gouvernement accorda à la Société du chemin de fer du Nord de la Belgique la concession d'une ligne de chemin de fer d'Anvers à Hasselt passant par Aerschot, et par un autre arrêté du 21 du même mois, il donna son assentiment à la convention par laquelle la Société des Chemins de Fer du Nord cède à la Société d'Anvers à Rotterdam l'exploitation de cette nouvelle ligne.

» Par suite de ces différentes concessions et cessions d'exploitation, la Société d'Anvers à Rotterdam s'est trouvée en possession de l'exploitation des lignes de Rotterdam à Aerschot en passant par Anvers, et la Société de l'Est Belge s'est trouvée en possession de l'exploitation des lignes d'Aerschot à Givet.

» Par arrêté royal du 11 novembre 1863, le Gouvernement belge autorisa la fusion de la Compagnie d'Anvers-Rotterdam et de l'Est Belge, & il n'y eut plus qu'une seule ligne de Rotterdam & d'Anvers par Aerschot, Louvain, & Charleroi à Givet, où elle rencontre la Compagnie de l'Est français.

» C'est au moyen de ces différentes combinaisons que notre Compagnie se trouve isolée.

Ligne du Grand-Duché vers Spa et Liége.

» Ce qui s'est passé pour la ligne de Rotterdam, Anvers, Louvain, Charleroi, Givet, s'est produit de la même manière pour la ligne de Spa.

» Par arrêté royal en date du 6 mars 1863, le Gouvernement belge fit concession à la Compagnie du Guillaume-Luxembourg, d'une ligne de chemin de fer partant de la frontière belge à Spa. A cette époque existait déjà entre Spa et Pepinster (où passe la ligne de l'Etat de Liége à Aix-la-Chapelle) un chemin appartenant à la Compagnie dite *Pepinster à Spa*, et exploitée par elle.

» La Compagnie du Guillaume-Luxembourg traita avec la société de Pepinster à Spa pour la reprise de son exploitation, et céda ensuite celle-ci avec l'exploitation de sa propre ligne à la Compagnie de l'Est de France.

» Cette dernière Compagnie obtint l'exploitation d'une ligne continue de Paris à Pepinster, à 20 kilomètres de Liége et 5 de Verviers. En vertu de cet arrangement, la Compagnie Guillaume-Luxembourg conservait un intérêt dans le développement du trafic commun de notre ligne et des siennes. A l'occasion de l'ouverture de la ligne de Spa, au mois de février 1867, intervint entre les Compagnies de l'Est, du Guillaume-Luxembourg & la nôtre, une convention qui régla la direction des transports de & vers Liége, etc. Par un arrangement fait le 21 janvier 1868, entre les Compagnies de l'Est français & du Guillaume-Luxembourg, une rente fixe de trois millions fut substituée au premier arrangement. La Compagnie du Guillaume-Luxembourg se trouve ainsi désintéressée dans le trafic & dans l'exploitation de sa ligne, & la Compagnie de l'Est français obtint ainsi le contrôle de l'exploitation de la ligne & la direction du trafic, lui donnant ainsi le pouvoir de faire la concurrence à notre ligne par la ligne de Spa aussi bien que par celle de Givet, comme cela est expliqué plus haut. Ainsi il est évident que la Grande Compagnie

du Luxembourg était menacée de concurrence sur tous les points, & comme la Compagnie de l'Est était garantie par le Gouvernement français à la fois sur la ligne de Spa et sur celle des Ardennes, c'était un grand danger pour notre Compagnie.

» En conséquence de ces arrangements, dans le mois d'avril 1868, une entrevue fut demandée et obtenue du Gouvernement belge, dans le but de savoir s'il était disposé à entrer dans des négociations avec notre Compagnie pour la cession de la ligne.

» A la date du 27 septembre 1868, la Compagnie de l'Est français, fit connaître son intention de résilier le traité du 17 janvier 1867, relatif à la direction des transports. En suite de cette communication, une conférence eut lieu à Paris; mais comme il parut peu probable qu'une solution satisfaisante pût en résulter, un bail pour l'exploitation de la ligne du Grand-Luxembourg par la Compagnie de l'Est français a été proposé & relaté dans un contrat provisoire, duquel nous pensons inutile de vous entretenir pour le moment.

Tarifs.

» On a dit: la Compagnie du Luxembourg se plaint de la réforme des tarifs; elle prétend que la réduction des taxes lui crée une position préjudiciable à ses intérêts, mais elle n'a pas en fait adopté les nouveaux tarifs: rien n'est plus contraire à la vérité.

» La Compagnie s'est vue forcée d'adopter à peu près toutes les réductions de l'Etat, sauf celles relatives aux voyageurs, qu'elle a dû toutefois subir encore dans certaine proportion, là où l'Etat pouvait atteindre les mêmes points par ses seules lignes ou par ses lignes combinées avec d'autres.

» Mais nous avons admis le système introduit par l'Etat pour compter les distances, système qui ne nous permet de compter la lieue commencée que quand la fraction dépasse 2 1/2 kilomètres, tandis que d'après notre cahier des charges, toute lieue commencée pouvait être comptée en entier.

» Notre principal trafic consiste en grosses marchandises; nos tarifs aujourd'hui sont identiquement les mêmes que ceux de l'Etat jusqu'à la vingt-cinquième lieue incluse. Or, quelqu'un prétendra-t-il que l'Etat n'a pas fait de réduction sur les transports qui ne parcourent qu'une distance de 25 lieues au moins? Si on le prétendait, il suffirait de citer un fait pour en faire justice.

» Avant la dernière réforme, le tarif applicable aux grosses marchandises était divisé en trois classes. Les taxes pour ces différentes classes étaient basées sur les prix suivants par tonne : un franc de droit fixe et par kilomètre, 10 centimes pour la 1re classe, 8 centimes pour la 2me, 6 centimes pour la 3me: voilà quelle était la base des anciens tarifs, et ils étaient appliqués sans réduction à la distance. (Voir tarifs de 1853). A partir du 1er janvier 1861, un tarif spécial pour le transport des houilles, cokes, briquettes, fontes brutes, chaux en vrac et pavés, introduit par l'Etat, consacra le principe de la réduction à la distance, et ce tarif fut étendu peu à peu à de très-nombreux objets.

» En 1864, et c'est là un point capital, l'Etat créa une quatrième classe dans le tarif des grosses marchandises. Cette classe fut assujettie aux droits suivants : un franc de droit fixe et 4 centimes par kilomètre, soit une réduction d'un tiers sur le droit proportionnel. Un déclassement général entraînant de nouvelles réductions sous cette forme en fut la conséquence. Presque toutes les marchandises de la 1re classe passèrent dans la deuxième; presque toutes les marchandises de la deuxième classe passèrent dans la troisième; presque toutes les marchandises de la 3e

passèrent dans la quatrième, et le déclassement qui en a été la conséquence, la Compagnie du Luxembourg l'a subi comme d'autres Compagnies, et les règles admises par l'Etat sont appliquées sur toute notre ligne : et il n'y a pas d'exagération à dire qu'il résulte de là une réduction d'environ 20 p. c. Il est vrai que, pour certaines parties de notre ligne, nous n'avons pas adopté dans leur entier les tarifs de l'Etat pour les transports de plus de 25 lieues. Mais pour d'autres parties de la ligne, là où l'Etat pouvait arriver, quoiqu'avec un parcours plus long, nous avons dû les admettre pour ne pas perdre ces transports. Ainsi, en ce qui concerne le trafic de la Meuse vers certains points des Flandres, et pour prendre deux points déterminés de Huy à Bruges, en service mixte avec l'Etat, avant la dernière réduction, notre part était de fr. 3.60 pour une tonne de marchandise de la 3e classe, aujourd'hui elle est de fr. 2.60 pour une tonne de marchandise de la 3e classe, et de fr. 2.45 pour une tonne de marchandise de la 4e classe. — Et comme presque toutes les marchandises de la 3e classe sont passées à la 4e classe, c'est une réduction de plus de 40 p. c.

» Nous espérons qu'après cette démonstration qui repose sur des faits et des chiffres incontestables, on ne soutiendra plus que les tarifs ont été sans influence sur notre situation. Le chiffre de nos recettes brutes a pu augmenter, mais par cela même que nos tarifs diminuaient, la recette nette, ainsi que nous l'avons déjà établi, devait diminuer. Les transports ont augmenté, mais ces transports ont exigé l'emploi de nouveaux capitaux pour matériel, doubles voies, agrandissement des stations et l'intérêt de ces capitaux, ce qui diminue d'autant la part que l'actionnaire recevait avant la réduction des tarifs.

» De tout ce qui précède il résulte clairement que si la Compagnie du Luxembourg en est arrivée à une situation qui a déterminé ses administrateurs à traiter avec une autre Compagnie, c'est exclusivement à cause des lignes concurrentes qu'on a créées, aux fusions que le Gouverne-

ment a encouragées & autorisées, aux traités entre les Compagnies du Guillaume-Luxembourg & de l'Est, & aux réductions des tarifs. » (*)

Je ne veux rien ajouter à cet exposé ; il me serait facile cependant de démontrer comment le Gouvernement, exigeant de la Compagnie, d'une part l'exécution des charges les plus onéreuses qui lui étaient imposées, telles que la canalisation de l'Ourthe & l'embranchement de Bastogne, & la forçant, d'autre part, à réduire ses taxes de manière à faire disparaître complètement les avantages des tarifs exceptionnels qui lui avaient été concédés en raison de ces charges qu'elle avait acceptées, méconnaissait, au moins moralement, les engagements intervenus entre l'Etat & la Société concessionnaire (**) et plaçait celle-ci dans la plus difficile des positions; mais je n'entends pas discuter ici le système suivi par le département des travaux publics vis-à-vis des Compagnies. Le seul but que je poursuis en publiant ces lignes, c'est de faire connaître au public, notre juge à tous, les faits qui ont précédé et accompagné la conclusion du traité avec la Compagnie de l'Est de France, de rectifier l'exposé fort inexact & fort incomplet

(*) Voir annexe A et B deux lettres adressées au département des travaux publics et qui prouvent que la Compagnie du Luxembourg n'a cessé de réclamer contre les réductions de tarifs que celui-ci lui imposait.

(**) D'après l'art. 28 du cahier des charges de la Compagnie du Luxembourg les bases du tarif lui concédé sont pour la dernière classe de marchandises de 50 centimes par tonne et par lieue à toute distance. Aujourd'hui ils se trouvent réduits à 20 centimes pour les premières lieues avec réduction d'après les distances. — Les autres classes subissent également de notables réductions.

fait par M. Frère-Orban, ministre des finances, dans la séance du 13 février 1869, & de prouver que les administrateurs de la Compagnie du Luxembourg ont apporté dans toute cette affaire la plus grande franchise, la plus entière loyauté, & que le Gouvernement n'a rien, absolument rien ignoré de ce qui se passait.

L'exposé de M. Frère-Orban a eu une préface que je crois devoir remettre sous les yeux du lecteur. Dans la séance du 11 décembre 1868 M. Van Overloop interpellait le gouvernement en ces termes :

M. *Van Overloop*. . . . .
« Je me permettrai d'adresser une interpellation au » Gouvernement.

» Je désire savoir ce qu'il y a de vrai dans les bruits qui » circulent et dont la presse s'est fait l'écho, de la cession » de la grande ligne du Luxembourg à l'Est français. »

M. *Jamar*, ministre des travaux publics, répondait immédiatement :

« Messieurs, l'affaire dont l'honorable M. Van Overloop » vient d'entretenir la Chambre, a un caractère très-sé» rieux, et je suis heureux, pour ma part, de saisir l'occa» sion de m'expliquer catégoriquement sur ce point. Ainsi » que vient de le dire l'honorable membre, *plusieurs* » *journaux, dans ces derniers temps*, ont donné » une certaine publicité *au projet que l'on prête* à la » Grande Compagnie du Luxembourg de céder à la Com» pagnie française de l'Est le chemin de fer qui lui a été » concédé.

» *Ces rumeurs*, qui font naître certaines préoccupa» tions dans le pays, ont appelé toute l'attention du Gou» vernement.

« Nous avons examiné attentivement quelle attitude le

» Gouvernement aurait à prendre éventuellement et *quelle*
» *situation spéciale les statuts de la Compagnie du*
» *Luxembourg créaient à cette Société.*

» *Il en est résulté pour nous à l'évidence que l'au-*
» *torisation du Gouvernement est nécessaire pour*
» *une opération du genre de celle que méditerait la*
» *Compagnie du Luxembourg.*

» Cette autorisation, le Gouvernement est résolu à la
» refuser, et je puis donner à la chambre l'assurance que
» cette cession ne s'accomplira pas. »

Cette réponse, les expressions dont se servait M. le ministre des travaux publics, devaient nécessairement faire croire que le gouvernement avait été tenu dans l'ignorance la plus complète des négociations de la Compagnie du Luxembourg avec la Compagnie de l'Est de France; que ce n'était que par les journaux qu'il avait appris les noirs projets que l'on prêtait à la Compagnie du Luxembourg. Les faits et les pièces vont bientôt prouver ce qu'il en était.

Voici maintenant l'Exposé de M. Frère-Orban dans la séance du 13 février 1869 :

« Dans le courant de l'an dernier les administrateurs
» anglais de cette ligne furent présentés à M. le ministre
» des travaux publics. Dans la conversation qui s'engagea
» à cette occasion on lui dit: Le Gouvernement belge ne
» serait-il pas disposé à reprendre la ligne du Luxembourg?
» Le ministre répondit: Cela dépend des conditions; avez-
» vous des propositions à nous faire? Sur quoi on déclara
» qu'on n'avait pas de propositions à faire; qu'on n'en
» voulait point faire parce qu'on ne voulait pas avoir le
» sort du Grand-Central. Cela était une allusion à la négo-
» ciation qui antérieurement avait été engagée entre le
» Gouvernement & la Compagnie du Grand-Central & qui
» n'avait pas abouti parce que les conditions financières
» n'avaient pas paru satisfaisantes au Gouvernement.

» Cependant, sur la simple indication qui était ainsi

» donnée, M. le ministre des travaux publics fit examiner » la question; elle fut également examinée par le départe- » ment des finances.

» Les opinions furent très-divisées quant au rachat » possible de cette ligne. On considérait, d'une part, que » la ligne principale était exposée à des concurrences assez » redoutables; que la ligne de l'Ourthe n'avait malheureu- » sement pas encore répondu aux espérances qu'elle avait » fait concevoir, que la Compagnie devait, en outre, » achever & exploiter l'embranchement vers Bastogne, » dont l'exploitation ne paraît pas devoir être bien fruc- » tueuse.

» On craignait même—ce qui était à examiner—que pour » compléter les installations de ce chemin de fer & établir » la double voie, des dépenses assez considérables ne » dussent encore être faites.

» Mais ce qui faisait hésiter surtout, c'est cette considé- » ration que si le Gouvernement belge entrait dans la voie » du rachat des chemins de fer on allait poser un principe » d'une grande gravité qui méritait d'être examiné avant » tout, non pas d'une façon isolée, mais dans son ensemble, » afin de pouvoir apprécier quelles en seraient les consé- » quences.

» Le Gouvernement se décida donc à faire examiner » cette question d'une manière générale. Mais le 28 octobre » dernier on fut averti que la Compagnie anglaise était de » plus en plus dans la disposition de céder son chemin de » fer, et l'on me fit entendre que la Compagnie de l'Est » français, qui touche à cette ligne, pourrait bien vouloir » de cette concession.

» Ce point attira particulièrement notre attention ; il » nous sembla que cette circonstance pourrait modifier » notre appréciation quant à la question du rachat. Cette » situation nouvelle nous semblait mériter un examen » particulier. On me confirma par écrit, le 1er novembre, » que des négociations étaient à la veille de s'engager avec » la Compagnie de l'Est, & dès le 2 novembre une commis-

„ sion était instituée par nous pour examiner la situation
„ de la Compagnie et la valeur réelle de la concession.

„ Elle se mit immédiatement à l'œuvre & dressa le
„ questionnaire qui devait être remis à la Compagnie du
„ Luxembourg afin d'obtenir les renseignements néces-
„ saires pour apprécier la situation.

„ Le 7 novembre ce questionnaire me fut transmis par
„ mon honorable collègue M. le Ministre des travaux
„ publics qui l'envoya quelques jours après à la Compagnie.

„ La commission que nous avions instituée se mit d'ac-
„ cord avec la Compagnie & commença son travail. Des
„ documents furent mis à sa disposition ; elle visita les
„ ateliers, elle inspecta la ligne ; sa présence sur les lieux
„ fut signalée par les journaux ; elle était en train de pour-
„ suivre ses travaux & de préparer les documents qui
„ devaient être soumis au Gouvernement & éventuellement
„ à la Chambre, si ce rachat était décidé, lorsque, le 5 dé-
„ cembre, mon honorable collègue M. le Ministre des
„ travaux publics, fut informé que le surlendemain il serait
„ trop tard pour traiter. J'écrivis pour demander un
„ rendez-vous, afin d'éclaircir cette situation. Je n'ai pas
„ reçu de réponse. Trois jours après les journaux nous
„ apprenaient que la Compagnie avait traité à Paris. Ce
„ bruit, vous le savez, causa une très-grande émotion dans
„ le pays. Une interpellation fut adressée à M. le Ministre
„ des travaux publics, qui répondit que ces bruits étaient
„ venus jusqu'à nous, mais que la cession qu'on projetait
„ ne s'accomplirait pas. „

Il résulte de l'exposé de M. le Ministre des finances qu'à deux reprises différentes le Gouvernement & la Compagnie du Luxembourg ont eu des rapports au sujet de la cession de la ligne de celle-ci : au commencement de 1868, & dans les mois d'octobre, de novembre & de décembre de la même année. Parlons d'abord de la première phase dans laquelle je n'ai eu de relations qu'avec M. Jamar,

qui, je le regrette infiniment, a été déplorablement servi par ses souvenirs dans les renseignements qu'il a donnés à son collègue des finances.

Voici très-exactement les faits tels qu'ils se sont passés :

M. le Ministre des travaux publics est entré au pouvoir dans le courant du mois de janvier 1868. Il était à peine installé au ministère que j'allais l'entretenir de la situation de la Compagnie du Luxembourg, des groupes puissants d'exploitation qui venaient de se former dans le pays au moyen de fusions & de cessions de ligne, de l'isolement & des dangers de concurrence qui en résultaient pour la Compagnie du Luxembourg, du désir de celle-ci, en raison de ces circonstances, de céder sa ligne à l'Etat, & de son intention, si cette cession ne pouvait se faire, d'entrer en négociations avec d'autres Compagnies pour une fusion ou toute autre combinaison qui lui donnerait une sécurité que l'état de choses existant ne lui offrait pas.

M. le Ministre des travaux publics me répondit qu'il ne déclinait pas cette ouverture, mais qu'il était entré au département depuis trop peu de temps pour pouvoir s'être fait une opinion sur cette question ; qu'il savait toutefois que son personnel était très-favorable à la reprise de la ligne du Luxembourg par l'Etat ; il me demanda de très-nombreux renseignements sur le revenu de la ligne, ses charges, ses frais d'exploitation, etc., etc.; ces renseignements lui furent transmis quelques jours après.

Au moment où ceci se passait à Bruxelles, M. Scott, président à cette époque de la Compagnie du Luxembourg, se rencontrait fortuitement à Paris avec un de ses compatriotes, M. Mackensie, administrateur du Grand Central Belge ; une conversation s'engagea entre eux sur la posi-

tion & les intérêts des chemins de fer en Belgique, sur la possibilité & les avantages d'une fusion entre le Grand-Central & la ligne du Luxembourg. M. Scott qui, de Paris, partait pour le midi de la France, rendit compte par écrit de sa conversation avec M. Mackensie au conseil d'administration de la Compagnie du Luxembourg qui, le 4 mars, prit la résolution que voici et que je publie telle qu'elle m'a été envoyée traduite de Londres :

« Le Conseil ayant reçu communication de la lettre de M. le Président du 25 février et de la lettre y incluse de M. Mackenzie, a résolu :

» Que le Conseil est de l'avis qu'un arrangement pour le transfert sur des termes équitables de la ligne du Grand-Luxembourg au Gouvernement belge serait plus satisfactoire aux propriétaires & servirait mieux les intérêts de la Belgique qu'une fusion avec le Grand Central ;

» Que M. Tesch soit prié d'informer le Conseil le plus tôt possible, quant au résultat probable des communications qui ont eu lieu entre le Ministre des travaux publics & lui-même, au sujet du transfert de la ligne au Gouvernement & qu'il soit aussi prié d'insister auprès du Gouvernement sur l'importance d'une prompte décision. »

Après avoir reçu cette communication qui me parvînt à Bruxelles, le *six* mars 1868, je me rendis immédiatement chez M. le Ministre des travaux publics & je lui déclarai que j'étais chargé d'entrer en négociation avec lui pour la cession de la ligne du Luxembourg. C'est alors, en ce moment même, & non lors de la présentation de deux administrateurs anglais, que M. le Ministre des travaux publics m'adressa cette question : Avez-vous des propositions à me faire?

Je lui répondis : « Je ne pense pas que ce soit encore le

» moment de faire des propositions. Cette affaire, sous le » rapport financier & au point de vue de la reprise géné- » rale des chemins de fer, intéresse le Département des » finances. Si M. Frère-Orban était décidé à ne pas entrer » dans la voie de cette reprise, il serait inutile d'enta- » mer des négociations, de faire des propositions, *elles » auraient le même sort que celles du Grand Cen- » tral.* » Telles sont exactement les paroles échangées entre M. le Ministre des travaux publics et moi; M. Jamar fut complètement d'accord avec moi sur la nécessité de connaître les intentions de M. le Ministre des finances, avant d'engager plus avant la négociation, & il me promit de se mettre en rapport avec lui à cet effet.

Ceci, je prie de le remarquer, se passait le sept ou le huit mars 1868. Dans le courant de ce mois & dans la première quinzaine du mois d'avril, je vis, à plusieurs reprises, M. le Ministre des travaux publics, qui me déclara chaque fois qu'il n'était pas encore en mesure de me faire connaître la décision de son collègue des finances; et, pressé par les administrateurs de la Compagnie qui désiraient une solution, j'engageai le Conseil à déléguer quelques-uns de ses membres qui viendraient à Bruxelles pour voir M. le Ministre des travaux publics & qui, au cas où le Gouvernement ne voudrait pas reprendre la ligne, se mettraient en rapport avec le Grand Central pour suivre les pourparlers échangés à Paris entre MM. Scott & Mackensie.

C'est ce qui fut fait : MM. Fenton & Reed se rendirent à Bruxelles, et le 24 avril, nous eûmes avec M. Jamar, au département des travaux publics, une conférence dans laquelle nous le priâmes de nouveau de nous faire con-

naître les intentions du Gouvernement, quant aux ouvertures qui lui avaient été faites pour la cession de la ligne, et quant à la révision des tarifs. M. le Ministre nous déclara très-catégoriquement qu'il ne croyait pas que des négociations pour la reprise du chemin par l'Etat avaient la moindre chance d'aboutir, et, quant aux tarifs, que l'expérience n'était pas suffisante pour qu'il pût se décider à modifier le régime introduit récemment. Nous exposâmes alors à M. le Ministre la nécessité pour la Compagnie de sortir de son isolement et la résolution du Conseil, si l'Etat ne voulait pas reprendre la ligne, de négocier avec d'autres sociétés, soit une fusion, soit une cession. M. le Ministre ne nous fit aucune objection à ce sujet. Le lendemain, nous revîmes M. le Ministre, nous lui déclarâmes de nouveau & dans les termes les plus explicites, que la Compagnie était décidée à céder sa ligne ou à fusionner avec d'autres chemins de fer; pas plus que la veille, M. le Ministre ne nous fit la moindre observation contre ce projet ; pas plus que la veille, il n'insinua même qu'une cession dût rencontrer l'ombre d'objection de la part du Gouvernement ; il nous remercia, au contraire, de la loyauté & de la franchise que nous mettions dans notre conduite.

Tels sont les faits de cette première phase, et ils sont attestés par un document qui date de l'époque même où ils se passaient. A la première séance du Conseil d'administration de la Compagnie du Luxembourg qui suivit le voyage de MM. Reed & Fenton en Belgique, celui-ci fit au Conseil un rapport sur notre entrevue avec M. Jamar. Voici la traduction littérale de ce que porte le procès-verbal de la séance du Conseil, tenue à Londres, le 13 mai 1868 :

« M. Fenton fait un rapport verbal au Conseil sur sa dernière visite à Bruxelles en compagnie de M. Reed. Il déclare qu'ils ont eu des conférences avec M. le ministre des travaux publics dont les résultats ont été :

« 1° *De confirmer que le Gouvernement ne veut décidément pas, quant à présent, pour des raisons financières et autres, entrer dans une négociation ayant pour objet l'acquisition ou la prise à bail de la ligne du Luxembonrg*, qui entraînerait nécessairement une nouvelle charge (peut-être même seulement temporaire) pour les revenus généraux du pays.

« Et 2° que le Gouvernement tout en admettant qu'il y a eu une réduction du bénéfice sur les lignes de l'Etat depuis l'adoption de tarifs réduits, considère que cela est le résultat de l'état de malaise qui existe depuis quelque temps dans le commerce du pays, et est d'avis qu'il y a lieu d'en continuer l'expérience pendant une période plus longue avant de pouvoir en constater les effets.

« C'est pourquoi il n'y a aucune probabilité que le Gouvernement prenne en ce moment une décision au sujet de l'augmentation des tarifs. »

Ainsi dans la vérité des choses, ce n'est pas une conversation fugitive, qui au commencement de 1868, s'est engagée entre M. le Ministre des travaux publics et des administrateurs anglais, ce sont des offres formelles faites au ministre de céder la ligne, c'est la remise de tous les documents demandés à l'effet de s'éclairer, ce sont des pourparlers qui ont duré trois mois, c'est la déclaration formelle faite par le Ministre que des négociations pour la reprise de la ligne par l'Etat n'avaient aucune chance d'aboutir, c'est la déclaration non moins formelle des membres du Conseil d'administration qu'ils chercheraient à traiter avec une Compagnie de chemin de fer, sans

qu'aucune objection ait été faite à cet égard par M. le ministre; voilà la vérité, l'incontestable vérité.

Après la déclaration si catégorique de M. le Ministre des travaux publics sur le peu de chances de succès qu'auraient des négociations pour la reprise de la ligne du Luxembourg par l'Etat, MM. Fenton & Reed se mirent en rapport avec M. Stoclet, l'un des administrateurs du Grand-Central dans l'intention de poursuivre les pourparlers échangés à Paris entre MM. Scott & Mackensie. Un projet de traité fut rédigé par M. Stoclet qui me le transmit. Je l'envoyai au Conseil à Londres & j'exprimai l'opinion à M. Reed que, sauf de légères modifications, ce projet contenait les bases d'une entente à établir entre les deux Compagnies. Le Conseil ne partagea pas ma manière de voir. Une fusion avec une Compagnie ne lui sembla pas une garantie contre l'action du Gouvernement, ni présenter des avantages qui compenseraient suffisamment la perte de sa liberté d'action, résultat inévitable de cette fusion; & il ajourna toute négociation ultérieure.

Nous arrivons maintenant aux négociations avec la Compagnie de l'Est de France; avant de les retracer il est nécessaire de rappeler quelques faits qui expliqueront les ouvertures faites à cette Compagnie & qui prouveront que le traité du 8 décembre était devenu pour le Conseil d'administration de la Compagnie du Luxembourg une impérieuse nécessité.

On sait que la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale a été concédée à la Compagnie du chemin de fer dite *du Guillaume-Luxembourg*. En vertu d'un traité en date du 6 juin 1857, le réseau de cette Compagnie était exploité par la Compagnie de l'Est de France moyennant une part

dans les recettes. Cette part variait d'après les produits kilométriques de la ligne. Dans cette combinaison le Guillaume-Luxembourg conservait un grand intérêt dans les questions d'exploitation, de tarif, de concurrence; sa situation financière, l'état de ses ressources lui permettaient peut-être moins encore qu'à la Grande-Compagnie du Luxembourg, une lutte à outrance pour la direction des transports de Liége vers Luxembourg. Aussi dès l'ouverture de la ligne de Spa, qui n'abrège la distance de Liége à Luxembourg que de dix à quinze kilomètres, il intervint entre les deux Compagnies une convention qui déterminait dans quelles proportions le trafic, qui pouvait être revendiqué par chacune des Compagnies, se répartirait entre elles. Ce traité est du 17 janvier 1867.

Cet arrangement avait toute chance d'être observé & maintenu aussi longtemps que la Compagnie du Guillaume-Luxembourg conservait un intérêt dans l'exploitation de sa ligne, car, je le répète, il lui était moins possible qu'à la Grande Compagnie du Luxembourg de s'engager dans une guerre pour enlever à celle-ci tous les transports de Liége vers le Grand-Duché, l'Est de France, le Sud de l'Allemagne. Mais à la date du 21 janvier 1868, intervint entre la Compagnie du Guillaume-Luxembourg et celle de l'Est de France un traité qui changea complètement la situation. Au lieu d'une part dans les produits de la ligne que la Compagnie de l'Est percevait pour se couvrir des dépenses d'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg, celle-ci prit à bail tout ce réseau moyennant une somme annuelle fixe de trois millions à payer à la Compagnie du Guillaume-Luxembourg, qui se trouva ainsi complétement désintéressée dans l'administration & les produits de la

ligne; & il n'est pas inutile de faire remarquer ici que dans sa séance du 20 juin 1868, le Corps-Législatif de France approuva cette convention & garantit sur les revenus de l'Empire français les trois millions de rente annuelle que l'Est s'était engagé à payer au Guillaume-Luxembourg. (*)

La Compagnie de l'Est était donc devenue maîtresse absolue de la ligne de Spa, qui jouissait désormais d'une garantie d'intérêt sur le trésor de France, indépendamment du minimum voté par les Chambres belges et personne n'a jamais entendu que ce nouvel état de choses ait donné lieu à la moindre réclamation de la part du Gouvernement belge.

D'un autre côté, la Compagnie de l'Est exploite également la ligne des Ardennes qui, par une de ses branches, s'étend de Thionville à Givet, où elle rencontre le chemin du Grand-Central dans lequel elle a un grand nombre d'actions. La ligne des Ardennes jouissant également d'une garantie accordée par le Gouvernement français, la Compagnie du Luxembourg se trouvait menacée dans son trafic, on peut dire dans son existence, par la Compagnie de l'Est qui pouvait, au moyen de réduction de tarifs, lui enlever ses transports, et du côté de Liége par la ligne de Spa, et du côté de Charleroi, par la ligne des Ardennes, sans avoir absolument rien à craindre pour ses actionnaires, le trésor français devant faire seul les frais d'une semblable guerre.

Aussi les conséquences d'une telle situation ne tardèrent-

(*) Les actionnaires de l'Est de France avaient donné leur approbation à cette convention dans l'assemblée générale du 28 avril 1868. Les actionnaires du Guillaume-Luxembourg, y avaient donné la leur le lendemain 29 avril.

elles pas à se produire. A la date du 28 septembre 1868, M. Sauvage, directeur-général de la Compagnie de l'Est, dénonça le traité du 17 janvier 1867 qui réglait la direction des transports ainsi que les tarifs communs, déclarant toutefois qu'il était disposé à examiner de concert avec la Compagnie du Luxembourg et dans le plus bref délai, les bases des nouveaux tarifs à établir.

C'était manifestement le commencement des hostilités. J'en fis part immédiatement au Conseil d'administration de la Grande Compagnie du Luxembourg et priai M. Reed de me faire savoir vers quelle époque il pourrait se rendre avec moi à Paris, pour nous aboucher avec les représentants de la Compagnie de l'Est au sujet des nouveaux arrangements à prendre, et jour fut fixé au 24 ou 25 octobre 1868 pour notre première réunion.

A un de ces deux jours, je pense que c'est le 24, nous nous rendîmes, M. Reed & moi à la Compagnie de l'Est à Paris, & à cette date commencent les faits qui ont précédé le traité du 8 décembre 1868.

Nous trouvâmes réunis à la Compagnie de l'Est M. Jacqmin, directeur de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, & M. Regray, directeur du réseau Guillaume-Luxembourg exploité par l'Est. Ces Messieurs nous communiquèrent un projet de traité qu'ils avaient préparé : je le publie comme annexe litt. C. Il dépouillait la Compagnie du Luxembourg de la plus grande partie de ses transports, & quiconque l'examinera attentivement verra clairement qu'il consacrait la ruine de ce chemin de fer. Aussi nous récriâmes-nous très-fort contre une semblable convention, & c'est au milieu de la discussion que M. Reed dit à M. Jacqmin ces mots dont je n'avais pas même été prévenu :

Mais au lieu de nous ruiner par la concurrence dont vous nous menacez, reprenez notre ligne comme vous avez repris le Guillaume-Luxembourg. M. Jacqmin répondit qu'il n'avait pas mission d'examiner cette question, qu'il fallait attendre l'arrivée de M. Sauvage ; et j'ajoutai que pareille convention, si elle était possible, devait préalablement à toute exécution recevoir l'assentiment du Gouvernement belge.

Quelques instants après arriva M. Sauvage auquel M. Jacqmin fit part de la proposition de M. Reed ; M. Sauvage déclara que cette question était très-grave, très-sérieuse, qu'il n'en refusait pas l'examen. Après cela la conversation s'engagea de nouveau sur le projet de convention relatif à la direction des transports & nous renouvelâmes à M. Sauvage la déclaration que ce traité, tel qu'il était formulé, était inacceptable par nous; qu'au sur plusl'Etat belge y était également intéressé pour ses chemins de fer, notamment de Liége à Pepinster & de Charleroi à Namur, & qu'un semblable arrangement devait nécessairement être débattu dans une conférence où tous les intérêts seraient représentés.

Aucune résolution ne fut prise dans cette séance qui fut continuée au lendemain.

Dans la réunion du lendemain on discuta de nouveau la question de la direction des transports, sans aboutir plus que la veille à aucun résultat. Autant que mes souvenirs me servent bien, il n'y fut plus question de la cession de l'exploitation de la ligne du Luxembourg à la Compagnie de l'Est, mais après la séance levée, M. Reed vit M. Jacqmin dans son cabinet, & il fut convenu entre eux que M. Reed enverrait à M. Jacqmin tous les documents, tous les renseignements qui seraient de nature à éclairer la ques-

tion de la cession de l'exploitation. Je n'assistai pas à cette conférence; je sus par M. Reed qu'il y avait été question de la proposition qu'il avait faite, & c'est par une lettre qu'on lira plus loin que je connus l'envoi à Paris des pièces relatives à cette proposition.

Peu de jours après mon retour à Bruxelles, j'eus occasion de voir MM. Frère-Orban, Vanderstichelen & Jamar, & ce qui venait de se passer à Paris me parut si peu devoir être un mystère, que j'en fis part à ces trois Ministres. J'ajoutai que, d'après mes impressions, la Compagnie de l'Est était disposée à traiter ; que la Compagnie du Luxembourg le ferait certainement si l'Est lui offrait un prix convenable; que sur cent mille actions dont se composait le capital de la Compagnie du Luxembourg, il n'y en avait pas cinq mille en Belgique, que toutes étaient en Angleterre; que les Anglais se plaignaient amèrement de ce que le gouvernement, après avoir exigé d'eux des travaux coûteux & improductifs comme la canalisation de l'Ourthe & l'embranchement de Bastogne, les ruinait par des réductions de tarif & des lignes concurrentes, & qu'ils voulaient à tout prix sortir de cette situation ; que néanmoins, j'étais convaincu que l'Etat obtiendrait la ligne à de meilleures conditions que tout autre; — qu'aussi souvent qu'au conseil à Londres il avait été question de cession, les membres avaient été unanimes pour dire *qu'ils préféraient* 10 *schillings d'un gouvernement, que* 12 *d'une Compagnie.*

C'est à cette époque — fin d'octobre — que M. Frère-Orban me parla d'une commission qui avait été nommée par les départements des finances & des travaux publics pour examiner la question de la reprise par l'Etat du

chemin de fer du Luxembourg. Je lui fis observer que la lenteur avec laquelle les commissions procédaient était devenue proverbiale, je lui répétai que j'étais convaincu que les deux Compagnies étaient désireuses, l'une de céder, l'autre d'acquérir, que dans cette situation, l'accord s'établissait promptement.

Quelques jours après cette entrevue avec M. Frère, M. Reed me transmit la lettre suivante qu'il avait reçue de M. Jacqmin :

Paris, le 28 octobre.

Cher Monsieur,

J'ai bien reçu les rapports aux actionnaires qui m'ont été adressés de votre part, mais je n'ai eu ni vos statuts, ni votre cahier des charges, soyez assez bon pour me les faire envoyer. M. Sauvage admet très-bien la communication que vous m'avez faite et si vous le trouvez bon, nous prendrons rendez-vous à Calais, dans les premiers jours de novembre; je serai libre le 9 et le 10; veuillez me dire si l'un de ces jours vous convient et à quel hôtel je pourrai vous trouver.

Votre dévoué,
JACQMIN.

Cette lettre venait confirmer mon opinion que les négociations marcheraient rapidement, et à cette occasion je rappelai à M. Frère ce que je lui avais dit quelques jours auparavant.

Cependant le rendez-vous proposé à Calais par M. Jacqmin n'eut pas lieu, et le six novembre 1868 M. Reed m'écrivit de Redhill une nouvelle lettre dans laquelle il me disait :

« Hier j'ai reçu de M. Jacqmin quelques mots dans lesquels il m'indique jeudi prochain pour notre réunion à Paris. Je me propose en conséquence d'arriver à Bruxelles mardi, matin ou soir, d'après le temps qu'il fera, et de me rendre à Paris mercredi. »

A cette époque, je me trouvais à Messancy, où je reçus cette lettre le 7 au soir, avec une autre lettre de M. Kremer, secrétaire de la Compagnie du Luxembourg, dans laquelle celui-ci m'informait qu'il avait vu M. Mercier, directeur au département des finances et membre de la commission nommée pour examiner la reprise de la ligne du Luxembourg par l'Etat; que M. Mercier lui avait dit » que les membres de la commission avaient fixé une ex- » cursion sur la ligne à mardi prochain; qu'il l'avait prié » de me demander à être autorisé à mettre à leur disposi- » tion une locomotive et le personnel, machiniste et chauf- » feur, que je veuille bien désigner un fonctionnaire de la » Compagnie pour leur donner les renseignements dont » ils pourraient avoir besoin. »

Dès le lendemain, 8 novembre, je répondis à M. Kremer une lettre sur laquelle j'appelle toute l'attention du lecteur. Elle fixe bien la position que j'avais dans cette affaire. L'ouverture pour la reprise de la ligne avait été faite en ma présence, mais sans avoir été le moins du monde délibérée ou concertée avec moi. Je n'intervenais pas dans les négociations, mais je ne voulais pas poser en dehors du conseil un acte qui pût les compromettre.

Voici cette lettre :

Monsieur Kremer,

J'ai bien reçu votre lettre dans laquelle vous me rendez

compte de votre entretien avec M. Mercier. Il y a environ six mois j'ai prévenu M. le ministre des travaux publics que notre C^{e} était disposée à traiter de sa ligne, soit pour une cession, soit pour une fusion avec une autre Compagnie, et je l'ai engagé, s'il avait quelques vues à cet égard, à ne pas laisser échapper l'occasion et à ne pas perdre de temps. Récemment j'ai fait près du Gouvernement une nouvelle démarche dans le même but, en l'informant que le Conseil était à la veille de pourparlers très-sérieux. La lettre de M. Reed que vous me transmettez m'informe que ces pourparlers sont commencés. Dans cette situation je crois devoir m'abstenir, de crainte de compromettre une négociation en faisant croire par des actes que je poserais qu'il en existe une parallèle. Ces Messieurs peuvent donc, s'ils le jugent à propos, parcourir la ligne, mais cela doit se faire complètement en dehors de la Compagnie et de ses agents.

J'ai au surplus remis il y a longtemps à M. le Ministre des travaux publics tous les documents nécessaires pour apprécier cette affaire, je suis convaincu que placé sur le terrain où la pose l'Etat, l'on ne peut aboutir. On s'engage dans des détails qui éternisent les discussions et sur l'importance et la valeur desquels il sera toujours impossible de se mettre d'accord. L'économie dans l'administration n'est pas une question de ligne, mais une question d'hommes, et quant aux frais de traction les rapports faits depuis dix ans et les comptes qui sont dans les bureaux prouvent que pour cet objet nous ne dépensons pas plus que l'Etat.

Votre dévoué,
VICTOR TESCH.

Messancy, 8 novembre 1868.

Cette lettre parvint à M. Kremer, le dimanche huit novembre. Le neuf, il se rendit au département des finances & la communiqua à M. Mercier. Celui-ci demanda

l'autorisation d'en donner connaissance à M. le Ministre des finances. M. Kremer y consentit. M. Mercier quitta le bureau, et quand il rentra, il dit à M. Kremer : j'ai fait prendre copie de votre lettre ; « c'est, répondit M. Kremer, » ce que vous ne deviez pas faire sans mon consentement, » j'eusse préféré vous en donner une copie, car c'est ainsi » que les indiscrétions se commettent. »

« Soyez tranquille, répondit M. Mercier, j'en ai fait » prendre copie par mon fils. »

Ainsi, à la date du *neuf novembre* 1868, M. le Ministre des finances recevait connaissance d'une lettre dont un des hauts fonctionnaires de ce département faisait prendre copie & qui constate que les négociations pour la reprise de la ligne du Luxembourg sont commencées avec la Compagnie de l'Est, et que je ne veux poser aucun acte qui puisse faire croire à une négociation parallèle à Bruxelles.

Aussi ne m'est-il pas donné de comprendre comment M. le Ministre des finances, dans son exposé devant la Chambre, a passé tout d'un coup, quant aux informations qui lui ont été données, du premier novembre au cinq décembre, en gardant le silence le plus absolu, et sur cette lettre du 8 novembre qui se trouve à son dossier et sur tout ce qui s'est passé entre son collègue des travaux publics & moi, depuis cette lettre jusqu'au 5 décembre.

Cela m'est d'autant plus impossible que j'ai eu, pendant le mois de novembre, plusieurs conversations avec M. Jamar, au sujet de la cession de la ligne du Luxembourg & des négociations avec la Compagnie de l'Est, et que ces conversations étaient assez sérieuses pour que le

Gouvernement y attachât quelqu'importance & n'en perdît pas complètement le souvenir.

Ainsi, le 10 novembre 1868, le lendemain du jour de la communication à M. le Ministre des finances de ma lettre à M. Kremer, la Chambre reprit ses travaux. J'étais à peine dans la salle des séances, que M. Jamar vint à moi & me dit : « Votre lettre me casse les bras, j'étais en train » de faire examiner la question de la reprise de la ligne » du Luxembourg par l'Etat, & vous annoncez que les » négociations sont ouvertes avec la Compagnie de l'Est. » Mais, lui dis-je, je n'ai cessé de vous dire que des négociations étaient à la veille de s'ouvrir entre la Compagnie du Luxembourg et celle de l'Est pour la cession de l'exploitation de la ligne, & je vous répète, que si vous ne faites pas de propositions à la Compagnie du Luxembourg & très-prochainement, vous trouverez un de ces jours un traité conclu entre ces deux Compagnies, vous pouvez en être très-sûr. « Dans ce cas, me dit M. le Ministre, envoyez-moi » le plus tôt possible, les renseignements que je vous ai » demandés, il y a quelques jours. » Je répondis à M. Jamar qu'il me mettait dans une très-fausse position, que le Conseil de la Compagnie du Luxembourg négociait à Paris, qu'en faisant fournir en ce moment tous ces documents par les bureaux, on dirait inévitablement que je négociais avec le Gouvernement, ce que je ne voulais pas; mais que la Compagnie jouissant d'un minimum d'intérêt, il avait le droit de demander tels éclaircissements que bon lui semblait, qu'il veuille bien me les réclamer à ce titre & que je les lui enverrais de suite, et M. le Ministre, à la Chambre même, me remit, écrite de sa main, la lettre suivante :

Bruxelles, 10 novembre 1868.

Monsieur le Président,

Il me serait agréable de recevoir sans retard les réponses aux divers renseignements que je vous ai demandés en vue d'un travail sur la question d'un *minimum* d'intérêt garanti par l'Etat.

Agréez, je vous prie, Monsieur le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

JAMAR.

Les nouveaux renseignements demandés furent fournis sans délai à M. le Ministre des travaux publics, & j'eus encore avec lui dans le courant de novembre différentes conversations dans lesquelles je lui répétai ce que j'avais dit à la fin d'octobre, ce que j'avais écris le 8 novembre, ce que je lui avais dit à la Chambre le 10 novembre, que les négociations avec l'Est se poursuivaient, qu'elles avaient dans mon opinion toutes chances d'aboutir & que le travail de la Commission arriverait quand il serait trop tard.

M. le Ministre n'attacha, paraît-il, aucune importance à mes paroles. Les choses continuèrent comme si je n'avais rien dit ni écrit, lorsqu'au commencement de décembre je fus informé que la Compagnie de l'Est désirait une entrevue à Paris pour conclure. J'en fis part à M. le Ministre des travaux publics, que je rencontrai à la Chambre, non pas le *cinq* comme le dit M. le Ministre des finances, mais à la séance du 4 décembre, & après quelques paroles échangées à ce sujet, M. le Ministre des travaux publics me pria de passer chez lui le lendemain. Je me rendis à son invitation, & M. le Ministre m'énuméra alors toutes les difficultés, toutes les chances de pertes que pré-

sentait pour l'Etat la reprise de la ligne du Luxembourg. Je fis observer à M. le Ministre que sa manière d'envisager les choses serait pour le conseil une raison de conclure avec la Compagnie de l'Est, et qu'il pouvait être sûr que le lundi ou le mardi il y aurait un traité arrêté entre les deux Compagnies. M. le Ministre me dit alors: je m'y opposerai; je lui répondis que c'était là son affaire, & pas celle du Conseil, que chacun avait sa responsabilité à sauvegarder, & j'ajoutai: si vous refusez d'une part de prendre la ligne, & si par suite de votre refus d'approbation la guerre venait à s'engager entre la Compagnie de l'Est et celle du Luxembourg & que les actionnaires de celle-ci, qui sont tous anglais, soient ruinés, vous êtes exposé à des difficultés avec le Gouvernement de ce pays; nous en avons eu pour moins. Je faisais allusion à la prétention d'un M. Mill, banquier, qui avait engagé trois à quatre cent mille francs dans l'affaire de Guatemala, & qui prétendit ensuite se les faire rembourser par le Gouvernement belge. Au moment où je me retirai M. Jamar me dit : vous êtes très-bien avec M. Frère, allez le voir. Je lui répondis que mes relations d'amitié n'avaient absolument rien de commun avec les affaires; que ma délicatesse consistait précisément à ne jamais mêler ces questions; que j'avais dit à M. Frère ce qui se passait, que je n'avais rien de plus à faire, & que j'allais partir pour Paris, ce que je fis en effet.

MM. Fenton et Reed devaient y arriver le même jour; je les rejoignais parce que ni l'un ni l'autre ne connaissaient assez la langue française pour apprécier les termes d'un contrat, & que la rédaction de la convention était une des choses les plus importantes.

C'est à Paris que M. le président Fenton me fit connaître le prix demandé.

Arrivés à Paris le samedi 5 au soir, nous vîmes le lundi les délégués de la Compagnie de l'Est, MM. Sauvage, Jacqmin, Ledru & Regray. Dans cette première séance on se mit d'accord sur la plupart des conditions; le prix seul ne fut pas définitivement arrêté. Un contrat nous fut soumis & je tiens à dire quelle part j'ai dans cet acte que j'annexe sub. litt. D. J'y suis pour le dernier § de l'article 9.

Le lendemain l'on se mit définitivement d'accord. La convention fut lue, & à l'article 14, qui porte: « Les pré- » sentes conventions seront soumises à l'approbation des » assemblées générales des actionnaires des deux Compa- » gnies dans le plus bref délai, ainsi qu'à l'approbation *en* » *tant que de besoin* des Gouvernements français et belge, je fis observer qu'en ce qui concerne le Gouvernement belge, ces mots: *en tant que de besoin* pouvaient disparaître, que dans mon opinion il n'y avait aucun doute sur la nécessité de l'approbation du Gouvernement belge, et je donnai lecture des articles 49 et 50 des statuts de la Grande Compagnie du Luxembourg qui sont ainsi conçus :

Art. 49. — Toutes les fois que les propositions à soumettre aux actionnaires auront pour objet l'acceptation de concessions nouvelles ou d'opérations non prévues, ou une fusion avec d'autres Sociétés ou Compagnies, l'augmentation du capital social, la modification des statuts ou la dissolution de la Société, les avis de convocation à l'assemblée générale qui devra en connaître, feront toujours mention des objets à traiter. Les délibérations dans ces divers cas devront être prises à la majorité des deux tiers des actions émises, sauf l'exception suivante :

Art. 50. — Si après une première convocation les action-

naires présents ne remplissaient pas les conditions prescrites pour former valablement l'assemblée générale, une nouvelle convocation se fera dans la même forme par avis publiés au moins dix jours avant celui de la réunion. Au jour fixé l'assemblée générale se constituera et ses délibérations seront valables et définitives quel que soit le nombre des actionnaires présents. Toutefois, elles ne pourront porter que sur les matières qui font l'objet de la première convocation.

« La nécessité de ce résultat sera annoncée aux action naires par les avis qui les convoqueront de nouveau. *Les résolutions de l'assemblée générale sur les objets énumérés par l'art.* 49 *ne seront exécutées qu'après l'approbation du Gouvernement.* »

On fit observer que la réserve faite par ces mots *en tant que de besoin*, s'appliquait aux deux gouvernements & qu'elle ne pouvait du reste enlever de droits à personne. L'article fut donc maintenu avec cette rédaction & la convention fut signée. Je partis le même soir par la ligne de l'Est pour Messancy, ou une dépêche reçue à Paris venait de m'appeler.

On aura remarqué dans l'exposé de M. Frère-Orban cette phrase : *J'écrivis pour demander un rendez-vous afin d'éclaircir cette situation, je n'ai pas reçu de réponse.* Isolé de toute date ce fait devait nécessairement donner lieu à des suppositions malveillantes ; en le plaçant au moment où il s'est passé, le défaut de réponse est la chose la plus simple du monde.

D'abord il n'y avait aucune situation à éclaircir, car elle était connue du premier mot au dernier. Mais passons : C'est le 5 décembre vers midi que je terminais avec M. Jamar l'entretien que je viens de rappeler, & je partais

quelques heures après pour Paris. C'est dans l'après-midi du 5 que M. Frère m'écrivait, alors que j'avais quitté Bruxelles. Sa lettre était envoyée à Messancy, où se trouvait encore ma famille & je ne la reçus qu'alors que le traité était signé, que des interpellations à la Chambre avaient lieu & que toute réponse était devenue complètement inutile.

§ II.

Le prix.

Les faits que je viens d'exposer prouvent à la dernière évidence que la ligne du Luxembourg a été offerte au gouvernement avant qu'aucune ouverture n'ait été faite à une Compagnie, que le Gouvernement était parfaitement au courant des négociations qui se poursuivaient entre la Compagnie du Luxembourg et celle de l'Est, & qu'il n'ignorait pas non plus qu'il obtiendrait la cession de la ligne du Luxembourg à des conditions beaucoup plus avantageuses que tout autre. L'on n'a pas moins soutenu que ce traité n'avait eu d'autre but que de forcer la main au Gouvernement pour la reprise de la ligne au prix payé par la Compagnie de l'Est, prix dont l'exagération, ajoutait-on, dépassait toutes les limites. — Quelques chiffres vont faire justice de cette charitable interprétation.

La rente annuelle que la Compagnie de l'Est devait payer à la Compagnie du Luxembourg, d'après le traité du 8 décembre 1868, était fixée à . . . fr. 5,450,000 00

Les charges de la Compagnie du Luxembourg, en supposant toutes les obligations émises, se montent annuellement, y compris les intérêts & le remboursement des actions privilégiées, à la somme de . . . . . fr.	4,076,766 00
Restait donc pour les actionnaires ordinaires . . . . fr.	1,373,234 00

Les actions étant au nombre de cent mille, ce chiffre donne à chaque action 13 francs 75 centimes.

Le Gouvernement, ainsi que je l'ai dit, eut pu traiter à des conditions plus favorables ; je suis convaincu qu'il eut obtenu la cession de la ligne pour 1,250,000 francs, ce qui eût donné par action 12 francs 50 centimes.

. L'action est de cinq cents francs, l'actionnaire recevait dans ce cas 2 1/2 p.c. du capital. Et quelque reproche que l'on puisse faire à l'ancienne administration de la Compagnie du Luxembourg, on ne peut prétendre qu'elle a dépensé improductivement, ou détourné frauduleusement la moitié du capital qui est de 50,000,000. — La dépense improductive qui pèse le plus lourdement sur la Compagnie c'est le rachat & l'exécution du canal de l'Ourthe, & ce rachat & cette exécution ont été imposés par le Gouvernement.

Si on se place à un autre point de vue, si on examine le revenu de la ligne, on se convaincra encore que le prix stipulé, que surtout le prix auquel le gouvernement pouvait acquérir la ligne, n'avait absolument rien d'exagéré.

Pour l'année qui vient de finir chaque action a reçu un dividende de 15 fr. soit 2 fr. 50 c. de plus que si la cession

avait été faite à l'Etat pour 1,250,000 fr., 1 fr. 27 c. de plus que si le traité avait été maintenu avec la Compagnie de l'Est.

Que l'on soutienne maintenant que la Compagnie eût dû porter pour amortissement du renouvellement de la voie & de son matériel une somme plus forte que celle qu'elle a portée, soit, mais entre 1,500,000 francs distribués en 1869 aux actionnaires et 1,250,000 fr. qui eussent été répartis entre eux, si la Compagnie avait traité avec l'Etat, il y a une différence de 250,000 fr. ; or, quelqu'exigence que l'on puisse avoir au point de vue de l'amortissement & de la réserve, on ne peut soutenir que de ces deux chefs on eût dépassé cette somme de 250,000 fr.

Il n'y avait donc aucune exagération dans le prix stipulé avec la Compagnie de l'Est, & l'Etat, en traitant à des conditions plus favorables encore, bien loin de faire une mauvaise affaire, en eût fait, à tous les points de vue, une très-bonne.

§ III.

La situation des chemins de fer en Belgique, en ce qui concerne leur exploitation par des Compagnies étrangères.

A côté de l'argument financier l'on a placé l'argument militaire. Le chemin de fer du Luxembourg est devenu tout-à-coup une ligne stratégique du premier ordre, & son exploitation par une Compagnie étrangère un danger pour la sécurité du pays. S'il en est ainsi le Gouvernement a eu cent fois raison de s'opposer à l'exécution du traité du 8 décembre 1868, mais je dois dire qu'à vue de ce qui existe en Belgique avec l'assentiment, avec l'autorisation du Gouvernement il est radicalement impossible de croire au danger qu'on a signalé.

La ligne du Luxembourg aboutit du côté de la Belgique, à la Meuse à Liége, à la Meuse à Namur. Ces deux points sont gardés par des forteresses; c'est sous leurs canons que devrait s'effectuer le passage du fleuve. De tous les chemins de fer du pays, ou qui aboutissent au pays, celui du Luxembourg est celui qui présente le plus de difficultés d'exploitation, & qu'il est le plus facile de rendre imprati-

cable. C'est celui sur lequel il faudrait le plus de matériel pour exécuter une quantité donnée de transports, et c'est encore celui dont on pourrait détruire la viabilité dans le moins de temps. Que nous soyons attaqués par nos voisins du Midi ou du Nord, ce ne sera jamais par la ligne du Luxembourg qu'ils pénétreront chez nous.

La France a trois, quatre grandes lignes qui de Paris s'étendent directement vers la Belgique, ces lignes sont à la fois beaucoup plus courtes, plus faciles, et les compagnies françaises exploitent jusqu'à l'intérieur de notre pays. Du côté de l'Allemagne et de la Hollande il en est de même. La belle chance que la France ou la Prusse passent par Luxembourg pour arriver en Belgique!

Au point de vue militaire le cours de la Meuse a une bien autre importance stratégique que le territoire traversé par la ligne du Luxembourg; cependant c'est la Compagnie du Nord qui exploite le chemin de Givet à Liége, en vertu d'un arrêté royal du 31 janvier 1855 que voici:

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, Salut.

Vu l'article 1er des statuts de la Société du chemin de fer de Namur à Liége avec ses extensions, portant que l'exploitation de l'un ou l'autre des chemins de fer objet de l'entreprise pourra, avec l'assentiment préalable du Gouvernement, suivant le mode déterminé par l'article 23, et pour tel terme que ce soit, même pour toute la durée de l'entreprise, être remise, à titre de location ou autrement, à un tiers chargé de remplir toutes les obligations résultant de la concession;

Vu la lettre en date du 30 décembre dernier, par laquelle l'Administrateur-Directeur-Gérant de la dite Société fait

connaître que le Conseil d'administration a été autorisé par l'assemblée générale des actionnaires, convoquée à cet effet le 22 novembre dernier, à céder à la Compagnie du chemin de fer du Nord, pour toute la durée de la concession, moins un jour, l'exploitation du chemin de fer de Namur à Liége, et pour se conformer aux dispositions précitées de l'article 1er des statuts, la Société demande l'assentiment du Gouvernement ;

Revu Notre arrêté du 29 octobre 1854 ;

Sur la proposition de Notre Ministre des travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1er. La Société du chemin de fer de Namur à Liége avec ses extensions, est autorisée, sous les réserves ci-après, à céder l'exploitation de la ligne de Namur à Liége, à titre de bail, à la Société du chemin de fer du Nord :

1° Il est entendu que cette autorisation n'apporte aucune novation aux obligations résultant des conventions et cahiers des charges relatifs à la concession du dit chemin de fer de Namur à Liége ;

2° Le Gouvernement entend conserver tous les droits que la loi & les conventions intervenues entre lui & les concessionnaires du chemin de fer de Namur à Liége lui assurent, & dans lesquels il demeurera entier, tant vis-à-vis de la Société du chemin de fer précité que vis-à-vis de tous autres intéressés.

ART. 2. Notre Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 31 janvier 1855.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des travaux publics,

VAN HOOREBEKE.

Le chemin de fer qui traverse notre camp de Beverloo & de là se dirige vers la Hollande, nous semble avoir, bien plus que la ligne du Luxembourg, besoin de la garantie d'une exploitation belge, cependant le service en est également fait par une Compagnie étrangère, en vertu de l'arrêté royal suivant :

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu la demande de la Société anonyme du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, tendante à pouvoir céder l'exploitation des chemins de fer dont elle est concessionnaire et des prolongements qui lui seraient concédés ultérieurement, à la Société anonyme qui s'est constituée pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat des Pays-Bas;

Vu l'art. 2 de la loi du 21 avril courant, portant : « La Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois pourra, avec l'approbation du Gouvernement, faire cession partielle ou totale de l'exploitation de son réseau actuel et des prolongements qui lui seraient accordés;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics;

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article unique. La Société anonyme dite Compagnie du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et des prolongements, est autorisée, sous les réserves ci-après, à céder l'exploitation du réseau des chemins de fer dont elle est actuellement concessionnaire, ainsi que des prolongements qui lui seraient concédés ultérieurement, à la Société anonyme établie à La Haye, sous la dénomination de Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat :

1° Il est entendu que cette autorisation n'apporte aucune novation aux obligations résultant des conventions relatives à la concession du réseau du chemin de fer Liégeois-

Limbourgeois intervenues entre le Gouvernement et la Société du chemin de fer Liégeois-Limbourgeois ou les concessionnaires primitifs que cette Société représente;

2° Le Gouvernement entend conserver tous les droits que ces conventions et les cahiers des charges y annexés lui assurent, et dans lesquels il demeurera entier, tant vis-à-vis de la Société du chemin de fer précité que vis-à-vis de tous autres intéressés.

Donné à Laeken, le 23 avril 1864.

LÉOLOLD.

Le Ministre des Travaux publics,

VANDERSTICHELEN.

La ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale qui permettrait à la France d'être en quelques heures de Metz à Verviers, à Aix-la-Chapelle et dans les plaines de Juliers a été concédée par le Gouvernement à une Compagnie étrangère, celle du Guillaume-Luxembourg, exclusivement composée de français et dont le réseau est exploité par la Compagnie de l'Est de France. — Le Gouvernement a de plus autorisé la Compagnie de Pepinster à Spa à céder sa ligne à la même Compagnie du Luxembourg. Voici l'arrêté qui accorde cette autorisation :

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu la copie ci-annexée de la convention intervenue, le 11 octobre 1861, entre la Société anonyme du chemin de fer de Pepinster à Spa d'une part, et la Société Royale Grand-Ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg d'autre part, portant cession, par la première de ces Com-

pagnies à la seconde, de l'exploitation de la ligne de Pepinster à Spa aux conditions énoncées dans le contrat.

Revu les statuts de la Société anonyme du chemin de fer de Pepinster à Spa et notamment l'art. 4;

Sur le rapport de Notre Ministre des affaires étrangères, Notre Ministre des travaux publics entendu,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1er. La convention précitée est approuvée aux termes des statuts de la Société du chemin de fer de Pepinster à Spa, sous la réserve de tous les droits que la convention du 27 novembre 1852 relative à la concession de ce chemin de fer et celle du 27 juin 1862 relative à la concession du chemin de fer de Spa à la frontière du Grand-Duché de Luxembourg, assurent au Gouvernement et dans lesquels il entend demeurer entier tant vis-à-vis des Sociétés concessionnaires que vis-à-vis de tous autres intéressés.

ART. 2. Notre Ministre des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 12 avril 1863.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des affaires étrangères,

CH. ROGIER.

Enfin, les statuts de la Compagnie de Mons à Haumont, de Charleroi à Erquelines ont été modifiés avec l'assentiment du Gouvernement pour que ces chemins de fer puissent être repris ou exploités par la Compagnie du Nord de France; et de compte fait voici la situation :

La Compagnie du Nord de France vient de Paris à Mons, De Paris à Charleroi.

Elle exploite de Givet à Liége.

La Compagnie de l'Est de France vient de Paris à Pepinster en passant par Metz, Luxembourg et Spa.

La Compagnie Néerlandaise exploite de Liége à la frontière hollandaise en passant par le camp de Beverloo.

La Compagnie Rhénane vient jusqu'à Verviers, & je ne compte pas le réseau Forcade qui, primitivement, avait été concédé à des Français.

Les Sociétés étrangères sont dans tous nos grands centres de populations : à Liége, à Mons, à Charleroi, à Namur, & sans danger paraît-il; à Bruxelles leurs agents mettraient la nationalité en péril. Les employés de l'Est peuvent être à Vielsalm, à Trois-Ponts, à Gouvy sans que notre sécurité soit compromise, mais ils ne peuvent pas être à Longlier, à Marloie ou à Aye sans que la Belgique ait à trembler pour son existence. Comprenne qui pourra.

A l'occasion du traité du 8 décembre 1868, le Gouvernement belge a eu des difficultés avec le Gouvernement français. Mais assurément ceux qui négociaient ou signaient ce traité ne pouvaient pas les prévoir. Si le gouvernement, au lieu de donner à cette affaire des proportions et un caractère qu'elle n'avait pas, avait attendu que la convention lui fût soumise pour user du droit que lui assurait l'art. 50 des statuts de la Compagnie et que lui réservait le traité même, jamais ces difficultés n'eussent surgi. Par une convention du 30 août 1856 la ligne de Mons à Manage fut cédée à la Compagnie du Nord français. Le Gouvernement belge se borna à un refus de ratification et jamais récla-

mation ne fut élevée de ce chef. Il en eût été de même ici si la même voie avait été suivie.

Le Gouvernement français n'eût pas été mieux fondé à demander au Gouvernement belge de ratifier que le Gouvernement belge à demander au Gouvernement français de ne pas ratifier. La position, la liberté d'action des deux Gouvernements était la même, une pression dans ce cas eût été à la fois odieuse et ridicule.

Ce n'est donc pas sur l'administration de la Compagnie du Luxembourg que peut retomber la responsabilité de l'incident diplomatique qui a suivi la convention du 8 décembre 1868, c'est ailleurs qu'il faut la reporter.

ANNEXES.

A.

Le 6 novembre 1866.

Monsieur le Ministre des travaux publics.

Par votre dépêche en date du 14 août dernier, n° 32/1 & n° 23947 de sortie, vous nous avez communiqué les vœux des chambres de commerce d'Arlon et de Namur en ce qui touche l'exploitation du chemin de fer du Luxembourg, & vous nous demandez en même temps de soumettre ces vœux à un examen attentif et de vous en faire connaître le résultat.

Tous ces vœux, M. le Ministre, tendent, cette fois comme toujours, d'une part à un abaissement du tarif, de l'autre à un accroissement de construction et d'exploitation ; en d'autres termes, les chambres de commerce persistent demander que les chemins de fer diminuent tous les jours leurs recettes et augmentent continuellement leurs dépenses. Ceci se rapproche fort de certain programme de 1848, qui voulait que l'Etat ne perçut plus d'impôts et fit des rentes à tout le monde. Ce système n'a pas réussi comme mesure gouvernementale, réussira-t-il dans l'ordre économique où les chemins de fer se trouvent forcés à en faire l'expérience à un certain degré? Nous ne le croyons pas.

Nous n'avons pas à discuter la composition des chambres de commerce, ni à examiner si les hommes qui les composent sont plus préoccupés de leur intérêt particulier que de l'intérêt général, mais il est des faits qui méritent d'être signalés, et dont les conséquences sont faciles à saisir.

L'industrie des transports constitue dans le pays un immense intérêt, des capitaux considérables y sont engagés, et cependant on ne s'est guère occupé, jusqu'à présent, de la faire représenter sérieusement dans les

chambres de commerce. Il s'en suit, que tous ceux qui demandent des réductions de tarif, d'autres classifications, de nouveaux trains, de nouvelles stations, des haltes ou des arrêts, se trouvent sans contradicteurs, & qu'il n'est pas de proposition si discussionnable qu'elle soit qui n'ait toute chance d'être accueillie.

Il s'en faut de beaucoup, M. le Ministre, que toutes ces réductions de tarif tournent au profit des consommateurs du pays; ce qui se passe tous les jours, nous prouve qu'elles font bien plus avancer le bien propre de ceux qui les demandent, que le bien public. Ainsi, M. le Ministre, la chambre de commerce d'Arlon, nous demande entr'autre de réduire le prix du transport des ardoises. Or, voici à ce sujet un fait très-significatif et qu'il sera facile à votre département de vérifier.

Il y a sept ou huit ans, les ardoises se trouvaient portées dans le tarif du chemin de fer de l'Etat, à la 2e classe. D'un commun accord avec votre administration, nous les avons placées à la 3e classe. Certaines catégories d'ardoises se vendaient, à cette époque, 28 à 29 francs. Le déclassement a eu lieu, le prix du transport a été réduit, et aujourd'hui, les mêmes catégories d'ardoises se vendent à 26 & 27 francs. Le public n'a donc pas profité de la réduction, c'est le propriétaire des ardoisières qui a augmenté son bénéfice de tout ce dont les frais de transports ont été diminués; la consommation ne s'est pas accrue, ou ne s'est accrue que dans des proportions insignifiantes, & tout le résultat de la mesure a été d'améliorer la situation des exploitants d'ardoises, au préjudice des exploitants du chemin de fer. Un pareil résultat, en présence du maigre dividende que donnent les chemins de fer concédés en Belgique, est manifestement injuste, car l'on ne saurait contester, que les capitaux engagés pour les construire, sont aussi dignes de sollicitude et de protection, que ceux qui sont engagés dans les autres industries.

Il en est des houilles, du coke, des briquettes, comme des ardoises. De grandes réductions ont été faites sur les transports de ces combustibles; les consommateurs en ont-ils retiré des avantages? Loin de là. Les houilles, le coke, les briquettes ont éprouvé une hausse très-considérable, qui profite exclusivement aux exploitants de houille, qui leur procure des bénéfices exagérés, et les autres industries, pour lesquels ces objets sont une matière première, se trouveront dans la nécessité d'augmenter le prix de leurs produits, ou de fabriquer à perte, c'est-à-dire de fermer leurs établissements. Et il arrive ainsi, nous le ferons observer sans nous y arrêter, que les chemins de fer qui sont aussi des consommateurs, deviennent les premières victimes des réductions qu'ils font sur les prix du transport.

Et veuillez bien le remarquer, M. le Ministre, car le fait est très-important, cette situation ne se reproduit pas par la marche naturelle des choses, ces augmentations ne sont pas le résultat de cette règle économique, que les prix s'élèvent en raison de la *demande*. Il est incontestable, que pour une très-grande quantité d'objets, il y a coalition entre les producteurs.

Il est certain qu'aujourd'hui il y a entente entre tous les producteurs de combustible, pour la vente des houilles et du coke; cette entente détermine des coalitions pour faire hausser le prix de la main-d'œuvre. Dans un autre ordre de faits, vous avez constaté que pour la fabrication du matériel des chemins de fer, il y avait des prix arrêtés entre les différents fabricants; or, si tout ce qui est indispensable à l'exploitation des chemins de fer, matériel, combustible, main-d'œuvre, ne cesse de hausser de prix, comment les Compagnies pourraient-elles encore, nous ne dirons pas baisser, mais maintenir leurs taxes, telles qu'elles sont fixées en ce moment?

Il est impossible de placer les chemins de fer en dehors de la loi commune; il est impossible d'admettre qu'on leur

fasse payer tous les jours plus cher ce qu'ils consomment, qu'on se coalise même à cet effet, & que non-seulement ils ne puissent pas relever leurs prix, suivre le mouvement général, mais qu'encore il s'exerce sur eux une action tantôt directe, tantôt indirecte, mais invincible, pour les réduire. Ce système, si on y persiste, sera, nous n'hésitons pas à le dire, la ruine de tous les chemins de fer concédés en Belgique.

Vous devez donc comprendre, M. le Ministre, que bien loin de consentir à de nouvelles réductions de tarifs, nous devons demander que le Gouvernement prenne en sérieuse considération la situation qui est faite aux chemins de fer en Belgique, situation qui ne fera que s'aggraver tous les jours.

L'Etat, en accordant des concessions, a pris l'engagement moral de ne pas empêcher les Compagnies concessionnaires de vivre. Notre conviction intime est que cet engagement n'est pas suffisamment observé. Les tarifs dont l'Etat a pris l'initiative, et dans les proportions mêmes où les compagnies les ont subis, ne sont pas suffisamment rémunérateurs, et si nous ne désirons pas que l'industrie du transport vienne par des taxes exagérées paralyser les autres branches de l'activité humaine, nous devons réclamer aussi, quand nous croyons que les chemins de fer sont sacrifiés aux autres industries du pays.

Nous vous prions donc instamment, M. le Ministre, de bien vouloir faire examiner de nouveau cette question de tarifs, qui est d'une incontestable gravité. Nous sommes persuadés qu'il n'est pas une Compagnie en Belgique, qui ne l'envisage au même point de vue que nous, et qui ne soit heureuse de lui voir donner une solution équitable pour tout le monde.

Nous savons, M. le Ministre, que notre acte de concession, nous laisse le droit de relever nos tarifs, mais nous n'ignorons pas, qu'en fait, les chemins de fer ne sont pas indépendants les uns des autres, qu'une Compagnie ne

peut pas s'isoler, surtout, dans un pays où l'Etat possède les principales lignes, ni prendre des mesures qui ne seraient pas admises par les autres exploitants. Une entente générale, est en quelque sorte indispensable, & dans notre opinion, l'Etat est seul en situation de l'établir sur des bases justes & qui donne satisfaction à tous les intérêts.

Nous espérons, M. le Ministre, que nous n'aurons pas fait appel en vain à votre esprit de justice, et nous vous prions d'agréer l'assurance de notre haute considération.

Pour le Conseil d'administration de la Compagnie du Luxembourg.

Le Président du Comité Local,

V. TESCH.



B.

Le 14 août 1867.

Monsieur le Ministre des travaux publics.

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre dépêche en date du 1er courant (surveillance des chemins de fer concédés) N° 32 & 21,351 de sortie, & de vous informer que nous ne pouvons, sur la question qu'elle soulève, que nous en référer à la lettre que nous avons eu l'honneur de vous adresser, au même sujet, le 6 novembre dernier, N° 14,448.

Bien loin d'abaisser encore les tarifs, il est indispensable qu'ils soient relevés pour un grand nombre de transports, si l'on ne veut voir s'accomplir la ruine complète des chemins de fer concédés. — Cette conviction, ancienne chez nous, & que nous n'avons cessé de manifester, se fortifie malheureusement tous les jours par l'expérience, & contre la désastreuse situation que le Gouvernement nous crée, nous ne pouvons que protester, en nous refusant de la manière plus absolue, à toute réduction ultérieure de tarif.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre parfaite considération.

Le Président du Comité Local,

V. TESCH.

C.

CONVENTION

ENTRE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST FRANÇAIS & LA GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG-BELGE.

ENTRE :

La Compagnie française des chemins de fer de l'Est, agissant tant en son nom propre qu'au nom de la Société Royale Grand-Ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, représentée par

d'une part ;

Et la Grande Compagnie du Luxembourg-Belge, représentée par

d'autre part ;

Il a été dit & convenu ce qui suit :

ART. 1er.

Les marchandises expédiées des bassins de Mons, du Centre & de Charleroi & de toutes les stations Belges situées au sud de la ligne droite qui joint Namur à Ostende, d'une part, sur la France, la Suisse & l'Allemagne méridionale, (comprenant le Grand-Duché de Bade, le Wurtemberg, la Bavière, l'Autriche & les provinces Danubiennes) d'autre part, & réciproquement, c'est-à-dire les marchandises expédiées de l'Allemagne méridionale, de la Suisse & de la France vers les bassins belges précités, seront dirigées sur Vireux & Givet, & passeront exclusivement par la ligne française des Ardennes.

ART. 2.

Les marchandises expédiées des bassins de Mons, du

Centre & de Charleroi sur le Grand-Duché de Luxembourg, la Prusse & l'Allemagne du Nord, & réciproquement, c'est-à-dire les marchandises provenant de l'Allemagne du Nord, de la Prusse & du Grand-Duché de Luxembourg en destination des bassins belges précités, seront dirigées sur Namur & sur la ligne du Grand Luxembourg-Belge & du Guillaume-Luxembourg.

ART. 3.

Les marchandises expédiées des bassins de Longwy, Metz & des stations françaises de l'Est, d'une part, sur Valenciennes, Haumont, Maubeuge & le Nord de la France, d'autre part, & réciproquement, passeront exclusivement par les lignes françaises.

ART. 4.

Les marchandises expédiées d'Ostende, Gand, Bruxelles, Namur & de toutes les stations belges situées sur le chemin du Grand Luxembourg ou comprises entre les lignes droites joignant Namur à Ostende & Namur à Anvers, en destination du Grand-Duché de Luxembourg, de la France, la Suisse & l'Allemagne, & réciproquement, passeront par les lignes du Grand Luxembourg-Belge.

ART. 5.

Les marchandises en provenance d'Anvers, Dordrecht, Rotterdam & Amsterdam, & de toutes les stations belges ou hollandaises situées à l'Ouest d'Hasselt, expédiées sur le Grand-Duché de Luxembourg, la France la Suisse & l'Allemagne, seront partagées par moitié entre les itinéraires viâ Grand Luxembourg & viâ Spa.

Les stations situées à l'Ouest de Longuyon seront desservies par l'itinéraire Bruxelles, Namur, Givet ; les stations situées à l'Ouest de Longuyon seront desservies par

l'itinéraire Bruxelles-Namur-Luxembourg ou Malines-Liége-Pépinster-Luxembourg.

Les tarifs seront égaux sur les deux derniers parcours & établis de manière à concurrencer la voie du Rhin & les lignes rhénanes.

ART. 6.

Les combustibles et marchandises de toute nature en provenance des bassins houillers de Liége, d'Aix & de la Ruhr & de toutes les stations hollandaises, belges ou allemandes, situées à l'est d'Hasselt (Hasselt compris), d'une part, en destination du Grand-Duché de Luxembourg & des stations françaises, situées à l'est d'Audun-le-Roman, d'autre part, & réciproquement, passeront par la voie de Spa.

ART. 7.

Les combustibles et marchandises de toute nature en provenance des bassins houilliers de Liége, d'Aix et de la Ruhr, & de toutes les stations hollandaises, belges ou allemandes, situées à l'est d'Hasselt, (Hasselt compris) en destination du Longwy & des stations françaises, situées à l'ouest d'Audun-le-Roman inclus, passeront par la voie de l'Ourthe.

ART. 8.

Les expéditions de combustibles que les parties contractantes feront pour leur propre service, tant en Belgique que dans le Grand-Duché & en France, appartiendront à la ligne de chaque Compagnie.

ART. 9.

Les fontes & les autres minerais de fer du Grand-Duché de Luxembourg en destination des bassins belges et allemands du Nord, passeront par la voie de Spa.

ART. 10.

Les minerais de fer du Grand-Duché de Luxembourg en destination d'Haumont, Maubeuge, Valenciennes et le Nord de la France, passeront par les lignes françaises des Ardennes.

ART. 11.

Les fontes & les minerais de fer du Grand-Duché de Luxembourg en destination des bassins belges de Mons, du Centre & de Charleroi, passeront par la ligne du Grand-Luxembourg belge.

ART. 12.

Les minerais de fer du Grand-Duché de Luxembourg en destination des stations allemandes, de la Sarre, seront partagés par moitié entre les deux itinéraires viâ Conz & viâ Thionville, conformément aux conventions existantes.

ART. 13.

Pour les itinéraires non prévus à la présente convention, les parties contractantes dirigeront, suivant la ligne la plus courte, les transports dont ils auront la libre disposition.

ART. 14.

Les Compagnies contractantes s'interdisent expressément toute combinaison quelconque qui aurait pour effet d'attirer sur une ligne tout ou partie du trafic à attribuer à l'autre, & elles arrêteront leurs tarifs de manière à assurer l'exécution rigoureuse de la présente convention.

ART. 15.

La Compagnie française des chemins de l'Est, étant substituée à tous les droits de la Société Royale Grand-

Ducale des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, aura toutes les facilités désirables pour la surveillance de l'exploitation & pour la vérification des taxes dans les stations de la ligne de Bettingen à Wasserbillig; à cet effet, les registres de ces stations lui seront communiqués ainsi que tous les documents nécessaires pour constater la bonne gestion de cette ligne.

Le service des trains de voyageurs & de marchandises, sur la ligne de Bettingen à Wasserbillig, sera établi de commun accord entre les deux administrations, qui s'efforceront d'offrir au public des heures différentes pour l'arrivée & le départ des trains.

La gare de Luxembourg continuera à être administrée pour le compte des deux Compagnies, conformément à la convention du 20 février 1867.

ART. 16.

La présente convention aura son application aussi longtemps qu'elle n'aura pas été dénoncée par un avis donné un an à l'avance.

Elle remplace & annule toutes les conventions antérieures & en *particulier* celle passée à Bruxelles le 17 janvier 1867.

ART. 17.

Toutes les difficultés qui pourraient naître de l'exécution ou de l'interprétation de la présente convention seront réglées amiablement par trois arbitres choisis par les parties. A défaut d'accord sur le choix des trois arbitres, chaque partie en désignera un & les arbitres désignés par les deux parties choisiront le troisième. Et enfin, à défaut par les deux arbitres désignés par les parties de se mettre d'accord sur le choix du troisième arbitre, ce dernier sera désigné par M. le Président du tribunal de commerce de Paris.

Fait triple à

Sous réserve de la ratification des Conseils d'administration de la Compagnie de l'Est français & de la Grande Compagnie du Luxembourg belge.

D.

Entre les soussignés,

La Compagnie des chemins de l'Est, dont le siége est à Paris, à la gare, place de Strasbourg, représentée par

MM. C. Sauvage, directeur de la Compagnie, Jacqmin, directeur de l'exploitation, Ledru, directeur des travaux, agissant sous réserve de l'approbation du Conseil d'administration, d'une part,

Et la Grande Compagnie du Luxembourg dont le siége est à Bruxelles, rue d'Idalie, représentée par MM. Fenton, Tesch & Reed, président et administrateurs, dûment autorisés par le Conseil d'administration en vertu de sa délibération en date du 27 novembre 1868 & dont une ampliation a été également annexée aux présentes, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article premier.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est prend à bail & se charge d'exploiter pendant une durée de quarante-trois ans, expirant le 1er janvier 1913, avec son personnel, les chemins de fer concédés sur le territoire belge, à la Grande Compagnie du Luxembourg, comme aussi le canal de l'Ourthe, les concessions minières & les diverses exploitations communes telles qu'elles résultent des droits acquis & des conventions faites par la Grande Compagnie du Luxembourg. Cette exploitation commencera dans les conditions indiquées au présent bail, à partir du premier juillet mil huit cent soixante-neuf.

Art. 2.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est paiera à la Grande Compagnie du Luxembourg, pendant toute la du-

rée du bail, une somme minima fixe & annuelle de cinq millions quatre cent cinquante mille francs, qu'elle mettra à sa disposition à Bruxelles par terme trimestriel. La Compagnie des chemins de fer de l'Est profitera de la garantie allouée à la ligne de l'Ourthe par le Gouvernement belge, conformément à la convention du 30 août 1862 & dont le partage avec la Société Guillaume-Luxembourg est réglé par la convention du 26 juin 1862. Elle profitera également de la garantie de soixante-dix mille francs de revenu net allouée à l'embranchement de Bastogne par le Gouvernement belge, conformément à la convention du 27 juin 1862. En outre de la somme minima stipulée au paragraphe ci-dessus, la Grande Compagnie du Luxembourg recevra la moitié de l'excédant de revenu net de toute son exploitation au-delà de la somme ci-dessus indiquée et garantie.

Art. 3.

Le revenu net dont le partage est prévu par l'article précédent, se compose de l'excédant des recettes réalisées sur l'ensemble des dépenses de l'exploitation. On entend par dépense de l'exploitation les dépenses ci-après :

A. Paiement de l'annuité fixe de cinq millions quatre cent cinquante mille francs;

B. Remboursement de tous les frais d'exploitation;

C. Agrandissement ou grosses réparations des bâtiments ;

D. Extensions des gares, voies, changements, plaques et accessoires;

E. Pose de la double voie où elle sera reconnue nécessaire;

F. Réfection totale ou partielle des voies anciennes.

Si les recettes d'un exercice ne sont pas suffisantes pour couvrir les dépenses ci-dessus, l'excédant des dépenses & leurs intérêts seront reportés sur l'exercice suivant, & le partage des bénéfices ne commencera qu'après rembour-

sement total de toutes les avances faites par la Compagnie de l'Est.

ART. 4.

La Compagnie de l'Est étant concessionnaire en France & exploitante jusqu'en 1913 dans le grand-duché de Luxembourg de lignes pouvant faire concurrence aux lignes de la Grande Compagnie du Luxembourg, il a été expliqué & convenu que toutes les recettes du trafic à échanger entre les gares belges autres que celles appartenant à la Grande Compagnie du Luxembourg ou à la ligne de Pepinster à Gouvy, d'une part, et les gares luxembourgeoises & françaises, d'autre part, & *vice-versa*, trafic pouvant s'effectuer par l'une ou l'autre voie des deux doubles directions des Ardennes et du Luxembourg belge, d'une part, & de la ligne de l'Ourthe & de Spa à la frontière grand'ducale, d'autre part, seront partagées par moitié entre les deux Compagnies contractantes, la Compagnie de l'Est demeurant maîtresse de fixer les itinéraires réels à suivre par la marchandise.

ART. 5.

La Compagnie de l'Est aura toute liberté, dans la limite du cahier des charges, pour la fixation des tarifs à percevoir sur les lignes dont l'exploitation lui est donnée à bail par les présentes.

ART. 6.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est prendra l'exploitation des chemins de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg, libre de tout engagement antérieur au premier juillet mil huit cent soixante-neuf; cette dernière Compagnie gardant la responsabilité pleine & entière de tous les actes antérieurs à cette date, & l'obligation de la Compagnie de l'Est étant limitée de la manière la plus expresse au paiement de l'annuité stipulée à l'article 2, ainsi

qu'à l'exécution, en ce qui concerne l'exploitation, des clauses des cahiers de charges & des conventions passées avec le Gouvernement belge & d'autres Compagnies, conventions qui sont annexées aux présentes.

La Grande Compagnie du Luxembourg conserve notamment à son compte & sa charge tout ce qu'elle peut devoir à l'État belge à titre de restitution d'avances faites comme garantie d'intérêts pour la ligne de Namur à Arlon & pour la ligne de l'Ourthe jusqu'au premier juillet mil huit cent soixante-neuf, et en général toutes autres sommes qu'elle pourra devoir à des tiers à un titre quelconque.

Art. 7.

La Compagnie de l'Est reprendra les diverses lignes composant le réseau de la Grande Compagnie du Luxembourg, en y comprenant tout le matériel roulant, tout l'outillage, tout le mobilier & tous les objets quelconques dans la situation existante le jour de la reprise. La Grande Compagnie du Luxembourg sera tenue d'achever, à ses frais, la pose de la double voie jusqu'à ce qu'elle soit entièrement établie sur les parties de son réseau comprises entre Poix et Autel sur 62 kilomètres environ.

La Grande Compagnie du Luxembourg sera, en outre, tenue d'achever à ses frais & de mettre en état d'exploitation l'embranchement de Bastogne, au plus tard pour le premier juillet mil huit cent soixante-neuf.

En dehors des obligations telles qu'elles sont définies dans les deux paragraphes précédents, la Grande Compagnie du Luxembourg ne sera tenue d'intervenir pendant toute la durée du bail dans aucune dépense quelconque.

En ce qui concerne les approvisionnements existants au moment de la reprise, soit en magasin, soit sur les lignes, destinés ou à la traction, ou à l'entretien de la voie, il en sera fait état, & le montant, à évaluer de commun accord, en sera payé par la Compagnie de l'Est à la Grande Compagnie du Luxembourg.

ART. 8.

La Grande Compagnie du Luxembourg fera abandon à la Compagnie de l'Est de l'intégralité de son actif immobilier compris ses baux et ses conventions de toute nature, y relatifs.

La Grande Compagnie du Luxembourg se réserve la libre disposition des excédants de terrains situés en dehors des clôtures & loin des stations.

Il sera procédé contradictoirement entre les deux Compagnies à la réception par la Compagnie fermière de la voie & de ses dépendances, ainsi qu'à l'inventaire du matériel roulant, du matériel fixe, & du mobilier des gares, des stations, dépôts, bâtiments, propriétés quelconques.

La Grande Compagnie du Luxembourg garantira la Compagnie de l'Est contre toute réclamation des propriétaires, des communes ou du Gouvernement, en ce qui concerne tant les acquisitions de terrains et les dommages causés par les travaux, que les dispositions adoptées pour assurer le maintien des communications & l'écoulement des eaux.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est devant, à toute époque, maintenir en bon état d'entretien l'ensemble des travaux qui constituent les chemins de fer de la Grande Compagnie du Luxembourg, ainsi que leur matériel roulant, fera remise à la Grande Compagnie du Luxembourg des dits chemins de fer, de leurs dépendances & de leur matériel roulant, dans l'état où le tout se comportera à l'expiration du bail.

En ce qui concerne le matériel roulant, il devra représenter en 1913 la même valeur & les mêmes catégories que lors de la reprise en juillet 1869.

Les approvisionnements destinés à la traction ou à l'entretien des voies qui existeront à l'expiration du présent bail, soit en magasin, soit sur les voies, seront repris et payés par la Grande Compagnie du Luxembourg.

Toute amélioration immobilière telle que: agrandissement de gare ou pose de voie, demeurera à la fin du présent bail acquise à la Grande Compagnie du Luxembourg alors même que la dépense relative à ces améliorations n'aurait pas été complétement remboursée conformément à l'article 3.

ART. 9.

A défaut d'achèvement de l'embranchement de Bastogne pour le 1er août prochain, il sera retenu de ce chef à la Grande Compagnie du Luxembourg, une somme de douze mille cinq cents francs par chaque mois de retard, et à défaut d'achèvement des travaux de la double voie entre Poix & Arlon, pour la même époque, il sera retenu à la même Compagnie une somme de huit mille cinq cents francs aussi par chaque mois de retard.

En dehors de ces deux cas le paiement de la rente de cinq millions quatre cent cinquante mille francs stipulée à l'article 2, ne pourra jamais, dans aucun cas & pour quelque cause que ce soit, être arrêté ou suspendu soit en tout ou en partie.

ART. 10.

Les machines, voitures ou wagons, constituant au 1er juillet 1869 l'effectif du matériel roulant de la Grande Compagnie du Luxembourg, continueront à porter les signes et marques usités par cette Compagnie. Les mêmes initiales seront apposées sur les machines, voitures et wagons qui pourront être fournis par la Compagnie de l'Est en remplacement de l'effectif actuel.

ART. 11.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est prendra pour son compte, à partir du 1er juillet 1869, & pour la durée du présent bail, la convention intervenue à la date du 3 mars

1863, entre la Société Guillaume-Luxembourg et la Grande Compagnie du Luxembourg, pour l'exploitation par cette dernière Compagnie de la ligne de Bettingen à Wasserbillig, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

ART. 12.

Pour éviter l'établissement de lignes concurrentes, la Grande Compagnie du Luxembourg s'interdit expressément, pendant toute la durée du bail, à moins d'autorisation de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, et sauf tous engagements à intervenir à cet égard, concernant l'exploitation, de faire aucun traité pour l'adjonction, la construction et l'exploitation de chemins nouveaux, se rattachant directement ou indirectement à son réseau, quelle que soit la forme de ces traités, achats, amodiations ou conventions.

ART. 13.

Dans le but de faciliter l'exécution des présentes, notamment en ce qui concerne les décomptes à intervenir avec le Gouvernement belge au sujet du réglement de ses garanties, la Grande Compagnie du Luxemboourg constituera à Bruxelles, & à ses frais, un comité composé de trois membres pris dans son Conseil d'administration. Les membres de ce comité correspondront avec la Compagnie de l'Est, & cette dernière pourra toujours avoir recours à leur intervention pour tout ce qui pourra l'intéresser en Belgique, au sujet de l'exécution du présent contrat.

ART. 14.

Les présentes conventions seront soumises à l'approbation des assemblées générales des actionnaires des deux Compagnies dans le plus bref délai, ainsi qu'à l'approbation, en tant que de besoin, des Gouvernements français & belge.

ART. 15.

Toutes les difficultés que pourrait faire naître l'exécution des clauses de la présente convention, seront réglées par les tribunaux du département de la Seine, auquels les parties font d'un commun accord attribution de juridiction.

ART. 16.

Les conventions antérieures entre les parties sont & demeurent abrogées.

Fait double à Paris le huit décembre mil huit cent soixante-huit.

C. SAUVAGE. H. FENTON.
J. JACQMIN. V. TESCH.
C. LEDRU. B. B. REED.







